Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7619**

16. Wahlperiode 19. 12. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann, Hans-Kurt Hill, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/7391 –

Transport eines Reaktordruckbehälters aus dem Kernkraftwerk Rheinsberg in das Zwischenlager Nord

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 30. Oktober 2007 wurde der Reaktordruckbehälter aus dem im Abbau befindlichen Atomkraftwerk Rheinsberg, nördlich von Berlin in Brandenburg, über den Schienenweg in das Zwischenlager Nord bei Greifswald-Lubmin transportiert.

Am 26. Oktober 2007 zitierte die „Märkische Allgemeine Zeitung“ unter der Überschrift „180 Tonnen rollen über baufällige Brücken“ die Aussage des Amtsdirektors von Lindow (Land Brandenburg, Landkreis Ostprignitz-Ruppin), Peter Hortig: „Persönlich versteht der Verwaltungschef nicht, warum der verstrahlte, 180 Tonnen schwere Reaktor samt Hülle des stillgelegten Kernkraftwerks unbedingt jetzt über drei baufällige Eisenbahnbrücken rollen muss. Die Brücken sind so marode, dass selbst leichte Nahverkehrstriebwagen nur noch im Schritttempo darüberfahren dürfen.“.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Dies schließt auch die Prüfung der Durchführbarkeit von Schwerlasttransporten und die Festlegung gegebenenfalls erforderlicher Vorkehrungen an der Infrastruktur während der Durchführung des jeweiligen Transports ein. Bei Eisenbahnen sind deutlich höhere Radsatzlasten zulässig als auf der Straße. Außerdem lassen sich mit speziellen Schwerlasttransportwagen, die eigens für den Transport von Transformatoren, Großbehältern und ähnlichen Gütern entwickelt wurden, hohe Lasten auf eine Vielzahl von Achsen verteilen, so dass auch kleine zulässige Radsatzlasten (z. B. 16 t) eingehalten werden können.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. Dezember 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Auf welcher Grundlage wurden im Zusammenhang mit der Genehmigung dieses Transports durch das Bundesamt für Strahlenschutz welche Sicherungsmaßnahmen verfügt, bzw. gab es im Zusammenhang mit diesem Transport direkte oder indirekte Weisungen an dieses Amt oder seinen Leiter?

Das Bundesamt für Strahlenschutz hat auf Grundlage der für den Verkehrsträger Schiene anzuwendenden Gefahrgutvorschriften (Gefahrgutvorschriften Straße/Schiene – GGVSE) eine Beförderungsgenehmigung durch Sondervereinbarung nach Absatz 5.1.5.2.3 RID (Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr) für den Transport des Reaktordruckbehälters von Rheinsberg nach Lubmin erteilt. Weder in diesem Rahmen noch bei der Genehmigung gemäß § 16 der Strahlenschutzverordnung (StrlSchV) durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) oder aufgrund der Eisenbahnaufsicht gab es Anlass zur Verfügung technischer Sicherungsmaßnahmen an den Brücken.

2. Wann hatte die Bundesregierung Kenntnis über Beschränkungen der statischen Belastbarkeit von Eisenbahnbrücken im Landkreis Ostprignitz-Ruppin, über die der Transport des Reaktordruckgefäßes aus dem ehemaligen Kernkraftwerk Rheinsberg am 30. Oktober 2007 erfolgen sollte, und welche genauen technischen Informationen lagen ihr dazu vor?

Entsprechend der Belastbarkeit der Infrastruktureinrichtungen teilt die Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) ihre Strecken in Streckenklassen ein. Sie veröffentlicht die entsprechenden Informationen im Internet als Bestandteil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

3. Welche Nutzungsbeschränkungen gab es für den Schienenpersonen- bzw. Güterverkehr über diese Eisenbahnbrücken zum Zeitpunkt des Transports, und mit welcher Begründung bzw. von wem wurden diese wann veranlasst?

Die Begrenzungen der Achslast, der Belastung je laufenden Meter und der Geschwindigkeit beim Befahren der Brücken wurden aufgrund des Alters der Brücken und des bei Brückenkontrollen festgestellten Zustandes von der DB Netz AG im Rahmen ihrer Verantwortung nach § 4 Abs. 1 AEG festgelegt. Der Zeitpunkt dieser Entscheidung ist nicht bekannt.

4. Wann wurden durch wen und mit welchem Ergebnis die Konsequenzen aus diesen Nutzungsbeschränkungen für den Druckbehältertransport geprüft?

Die DB Netz AG hat die Befahrbarkeit der Brücken durch Berechnungen geprüft und festgestellt, dass das Befahren der Brücken mit einem Schwerlastfahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 10 km/h technisch möglich ist. Im Zusammenhang mit einer Stellungnahme des EBA für das Verwaltungsgericht Köln hat der Eisenbahninfrastrukturbetreiber dem EBA die Unterlagen zur Durchführung des Sondertransportes vorgelegt. Diese wurden im Oktober 2007 durch die zuständige Außenstelle Berlin auf Plausibilität geprüft mit dem Ergebnis, dass die getroffenen Vorkehrungen für die sichere Durchführung des Transports ausreichen.

5. Wann und auf welchem Wege wurden Zeitpunkt und Route des Transports des Reaktordruckbehälters den örtlichen Behörden und der Öffentlichkeit bekanntgegeben?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

6. Welche Baumaßnahmen sind zurzeit bei diesen Eisenbahnbrücken geplant, und welche Kosten entstehen dabei?

Nach Kenntnis des EBA ist die Erneuerung der Brücken geplant. Hierbei sind diverse Varianten denkbar, welche nicht zuletzt von der zukünftigen Nutzung, insbesondere der Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr durch den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger abhängen. Konkrete Planungen und Termine sowie Angaben zum erforderlichen Investitionsbedarf liegen dem EBA nicht vor.

7. Welche Maßnahmen zur Absicherung des Transports des Reaktordruckbehälters über diese Brücken wurden wann, aus welchem Grund, seitens welcher Behörden geplant, veranlasst oder/und selbst durchgeführt?

Die Maßnahmen zur Befahrung der in Rede stehenden Brücken wurden durch den Infrastrukturbetreiber vor der Durchführung des Transportes geplant und veranlasst, nämlich Begrenzung der Überfahrgeschwindigkeit auf 10 km/h und Installation von temporären Sicherungsstützen. Letztere Maßnahme resultiert nicht aus einer technischen Notwendigkeit heraus, sondern erfolgte als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme. Seitens der Aufsichtsbehörde war dies nicht zu beanstanden.

8. Welche Kenntnisse hatte die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt über Kontrollen der statischen Belastbarkeit der fraglichen Brücken durch die Deutsche Bahn AG im Zusammenhang mit dem Transport und über die jeweiligen Ergebnisse?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 7 verwiesen.

9. In welcher Höhe sind dem Bund bzw. der Deutschen Bahn AG aufgrund der für den Transport erforderlichen Streckenertüchtigung Kosten entstanden?

Investitionen in eine Ertüchtigung der Strecke waren zur Durchführung des Transports nicht erforderlich.

10. Aus welchen Gründen war eine zeitliche Verschiebung des Transports nicht möglich?

Für eine Verschiebung des Transports auf einen späteren Zeitpunkt bestand kein Anlass.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333